

# Janusz Ławrynowicz

---

## Ubezpieczenie mienia w transporcie krajowym

---

Palestra 15/10(166), 5-14

---

1971

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

# Ubezpieczenie mienia w transporcie krajowym

## Wstęp

Poważną rolę w gospodarce naszego kraju spełniają ubezpieczenia transportowe, które zakresem swym obejmują mienie jednostek gospodarki społecznionej podczas jego transportu w granicach PRL.

Sprawy związane z tym ubezpieczeniem są regulowane nie tylko ogólnymi warunkami ubezpieczenia. Są ponadto przepisy dotyczące szkód mienia w transporcie i wynikającego stąd postępowania reklamacyjnego, które są zawarte w wielu różnych aktach prawnych oraz w tzw. „porozumieniach” zawieranych między Centralą Państwowego Zakładu Ubezpieczeń a poszczególnymi resortami i przewoźnikami.

Ponieważ nie wszystkie powyższe przepisy są publikowane w łatwo dostępnych dziennikach urzędowych, a niektóre z nich w ogóle nie są publikowane, przeto — zgodnie z dezyderatami zgłoszonymi przez adwokatów-radców prawnych na ostatniej kursokonferencji zorganizowanej przez Radę Adwokacką w Warszawie<sup>1</sup> — zadaniem artykułu niniejszego jest wskazanie obowiązujących w wymienionym wyżej zakresie przepisów i tzw. „porozumień” oraz omówienie ważniejszych zagadnień związanych z ubezpieczeniem mienia w transporcie krajowym.

Ubezpieczenia transportowe obejmują swym zakresem w zasadzie zarówno ubezpieczenie środków transportowych (*casco*), jak i ubezpieczenie ładunków (*cargo*) przewożonych tymi środkami.

W Polsce ubezpieczenie w transporcie krajowym obejmuje tylko ładunki (*cargo*), natomiast nie obejmuje środków transportowych (*casco*). Wynika to z zarządzenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i Ministra Finansów z dnia 19.IX.1951 r. w sprawie zasad ubezpieczenia mienia w transporcie krajowym przez jednostki gospodarki społecznionej (Monitor Polski z 1951 r. Nr A-86, poz. 1182 oraz z 1953 r. Nr A-73, poz. 928)<sup>2</sup>.

Zarządzenie powyższe zobowiązuje jednostki gospodarki społecznionej do ubezpieczenia w transporcie krajowym wszelkiego mienia z wyjątkiem przedmiotów, których uszkodzenie w czasie transportu jest mało prawdopodobne i których wykazy ustala ministerstwa dla podległych jednostek.

Umowy ubezpieczenia powinny obejmować wszelkie ryzyka mające charakter losowy (kradzież, pożar lub katastrofa środka transportu itp.).

Za jednostki gospodarki społecznionej w rozumieniu zarządzenia należy uważać jednostki podległe Prezydium Rady Ministrów, właściwym ministerstwom, centralom spółdzielni<sup>3</sup> i właściwym prezydiom rad narodowych — z wyjątkiem

---

<sup>1</sup> W dniach 11—14.X.1970 r. w Halinie koło Wyszkowa.

<sup>2</sup> Jak wynika z tytułu zarządzenia, ubezpieczenie mienia w transporcie krajowym obejmuje wyłącznie mienie jednostek gospodarki społecznionej.

<sup>3</sup> Decyzją Ministra Finansów z dnia 21.VI.1966 r., od obowiązku zawierania omawianych umów ubezpieczenia zostały także zwolnione spółdzielnie spóżywców, co jednak nie jest równoznaczne z zakazem dobrowolnego zawierania tych umów.

jednostek podległych Ministrom Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych i Spraw Zagranicznych oraz rolniczych spółdzielni produkcyjnych.

Cytowane wyżej zarządzenie dotyczy wyłącznie jednostek gospodarki uspołecznionej pracujących na rozrachunku gospodarczym, wobec czego nie obejmuje ono jednostek i przedsiębiorstw budżetowych.

Należy zaznaczyć, że ubezpieczenie mienia w transporcie krajowym nie jest ubezpieczeniem obowiązkowym w rozumieniu przepisów art. 3 ust. 2 i art. 5 ust. 4 ustawy z dnia 2.XII.1958 r. o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych (Dz. U. Nr 72, poz. 357; zm.: art. VII pkt 5 przep. wpraw. k.c.). Ubezpieczenie obowiązkowe bowiem powstaje z mocy prawa wskutek wydania przez Radę Ministrów rozporządzenia ustanawiającego określony w tym rozporządzeniu rodzaj i zakres obowiązkowego ubezpieczenia. Natomiast ubezpieczenie mienia w transporcie krajowym nie powstaje z mocy prawa. Jest ono jednak obligatoryjne dla jednostek wymienionych w cyt. wyżej zarządzeniu o tyle, że jednostki te są obowiązane ubezpieczyć swój towar w transporcie krajowym, stosunek zaś ubezpieczenia powstaje wskutek zawarcia umowy ubezpieczenia<sup>4</sup>.

Obowiązek ubezpieczenia mienia w transporcie ciąży w zasadzie na tej jednostce, która zgodnie z przepisami lub umowami ponosi ryzyko utraty albo zniszczenia mienia w czasie przewozu. O wyjątkach od tej zasady będzie mowa dalej.

## I

Zasady omawianego ubezpieczenia zawarte są w ogólnych warunkach ubezpieczenia w transporcie krajowym mienia jednostek gospodarki uspołecznionej, zatwierdzonych decyzją Ministra Finansów z dnia 6.III.1952 r. L.dz. UP 359/52 i obowiązujących od dnia 1.I.1952 r.<sup>5</sup> Warunki te przewidują ograniczenie bądź całkowite uchylenie odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody powstałe wskutek przekroczenia lub niedopełnienia obowiązujących przepisów przewozowych.

Przepisy powyższe nie regulują jednak sprawy właściwego załadowania mienia powierzonego przewoźnikowi, trybu i terminów wnoszenia do przewoźnika reklamacji w razie powstania w tym mieniu szkody itp. Wynika stąd konieczność zwrócenia uwagi na następujące przepisy dotyczące przewozu mienia:

- 1) kodeks cywilny — umowa przewozu (art. 774, 775), przewóz rzeczy (art. 779—793) i umowa spedycji (art. 794—804);
- 2) dekret z dnia 24.XII.1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz. U. z 1953 r. Nr 4, poz. 7)<sup>6</sup> oraz przepisy wykonawcze wydane przez Radę Ministrów, Prezesa Rady Ministrów i Ministra Komunikacji;
- 3) regulamin zarobkowego przewozu i spedycji w ciężarowym transporcie samochodowym, stanowiący załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 24.V.1960 r. w sprawie regulaminu zarobkowego przewozu i spedycji w ciężarowym transporcie samochodowym (Dz. U. Nr 31, poz. 174);

<sup>4</sup> Por. § 5 cyt. niżej ogólnych warunków ubezpieczenia.

<sup>5</sup> Integralną częścią umowy ubezpieczenia mienia w transporcie krajowym jest instrukcja w sprawie postępowania w razie powstania szkody podczas transportu mienia jednostek gospodarki uspołecznionej w obrocie krajowym, wprowadzona w życie z dniem 1.I.1955 r. zarządzeniem Dyrektora Państwowego Zakładu Ubezpieczeń nr 43/35/54 z dnia 31.XII.1954 r.

<sup>6</sup> Por.: „Dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami oraz przepisy wykonawcze”, Warszawa 1953 r., Wydawnictwa Komunikacyjne.

- 4) ustawa z dnia 31.I.1961 r. o łączności (Dz. U. Nr 8, poz. 48)<sup>7</sup> oraz zarządzenie nr 81 Ministra Łączności z dnia 20.VII.1963 r. o ordynacji pocztowej (Dz. Łączności Nr 17, poz. 137);
- 5) zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4.XII.1964 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 20, poz. 124), uzupełnione zarządzeniem nr 202 z dnia 5.XII.1964 r. (Dz. Urz. Min. Kom. Nr 47, poz. 255) a dotyczące działalności Przedsiębiorstwa Spedycji Krajowej (PSK);
- 6) regulamin przewozu przesyłek przez Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej (zał. do Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z 1969 r. Nr 27, poz. 116), obowiązujący od dnia 1.I.1970 r.;
- 7) zarządzenie Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów z dnia 7.X.1966 r. w sprawie ogólnych warunków umów sprzedaży oraz umów dostawy w obrocie krajowym pomiędzy jednostkami gospodarki uspołecznionej (Mon. Pol. Nr 57, poz. 276; zmiany: Mon. Pol. z 1967 r. Nr 6, poz. 29, z 1969 r. Nr 36, poz. 285 i z 1970 r. Nr 26, poz. 241);
- 8) instrukcja Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów z dnia 7.X.1966 r. w sprawie postępowania przy zawieraniu i wykonywaniu umów sprzedaży i umów dostawy (Mon. Pol. Nr 57, poz. 277; zm.: Mon. Pol. z 1967 r. Nr 6, poz. 29);
- 9) ustawa z dnia 31.V.1962 r. — prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153)<sup>8</sup>.

Odrębne ogólne warunki ubezpieczenia mają zastosowanie przy ubezpieczeniu mienia jednostek gospodarki nie uspołecznionej, a mianowicie:

- ogólne warunki ubezpieczenia towarów podczas przewozu na lądzie,
- ogólne warunki ubezpieczenia towarów podczas przewozu samochodami ciężarowymi,
- ogólne warunki ubezpieczenia towarów podczas przewozu na rzekach śródlądowych.

Wszystkie wymienione wyżej warunki zostały zatwierdzone postanowieniem Ministra Skarbu (Państwowy Urząd Kontroli Ubezpieczeń) z dnia 14 czerwca 1945 r., L.dz. 854.

Z ubezpieczenia mienia w transporcie na podstawie powyższych ogólnych warunków korzystają w praktyce tylko nieliczne jednostki gospodarki nie uspołecznionej i osoby fizyczne, wobec czego w niniejszym artykule warunki te nie będą omawiane.

## II

Ogólne warunki ubezpieczenia obowiązują przy przewozie mienia na terenie Polski w wewnątrzkrajowym ruchu kolejowym, pocztowym, lotniczym, samochodami ciężarowymi, wozami konnymi oraz wodnymi środkami transportu na rzekach i wodach śródlądowych.

Ubezpieczenie obejmuje nie tylko szkody powstałe w mieniu przewożonym przez przewoźnika w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa za wynagrodzeniem (art. 774 k.c.), ale także za szkody wynikłe w transporcie własnymi lub najętymi środkami przewozu.

<sup>7</sup> Por. rozdział IV tej ustawy, zawierający przepisy regulujące sprawę odpowiedzialności PPT za niewykonanie lub nienależyte wykonanie podstawowych usług.

<sup>8</sup> Por. dział VII rozdział 2 tej ustawy, zawierający przepisy normujące sprawę odpowiedzialności przewoźnika lotniczego.

Ubezpieczeniem nie są objęte przemieszczenia wewnętrzne mienia na terenie zakładu pracy.

Ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za szkodę, jaka powstanie w ubezpieczonym mieniu w czasie trwania ubezpieczenia wskutek wszelkich niebezpieczeństw (ryzyk) mających charakter losowy, związanych z transportem mienia oraz podczas jego składowania u przewoźnika w czasie transportu a określonych w polisie ubezpieczeniowej.

Ubezpieczenie transportu obejmuje zarówno ryzyko, za które odpowiada przewoźnik, jak i ryzyko, za które nie ponosi on odpowiedzialności (zdarzenia losowe). Objęcie ubezpieczeniem tylko ryzyka, za które przewoźnik nie odpowiada, prowadziłoby do dwutorowości w dochodzeniu roszczeń: od przewoźnika (za szkodę powstałą z jego winy) i od zakładu ubezpieczeń (za szkodę powstałą wskutek zdarzenia losowego). Objęcie ubezpieczeniem ryzyka, za które przewoźnik odpowiada, z jednej strony umożliwia poszkodowanemu szybsze zrealizowanie odszkodowania od zakładu ubezpieczeń, a z drugiej strony zobowiązuje przewoźnika do zapewnienia należytej dbałości o powierzone mu mienie. W myśl bowiem art. 828 § 1 k.c. i § 16 ust. 1 ogólnych warunków ubezpieczenia zakładowi ubezpieczeń przysługuje roszczenie regresowe do przewoźnika z tytułu wypłacenia odszkodowania za szkodę w ubezpieczonym mieniu, powstałą z winy przewoźnika.

Omawiane ubezpieczenie obejmuje zawsze ryzyko elementarne, jak kłeski i wypadki żywiołowe oraz katastrofy środka przewozowego. Ponadto mienie w transporcie ubezpiecza się od:

- a) ryzyka kradzieży całkowitej i częściowej, zaginięcia, rabunku,
- b) ryzyk specjalnych, a mianowicie wycieku, zamoczenia, rozsypania, połamania, potłuczenia, pogniecenia, zabrudzenia itp.

Ta ostatnia grupa ryzyk jest najliczniejsza i najbardziej istotna z punktu widzenia potrzeby ubezpieczenia. Przy ubezpieczeniu mienia w transporcie krajowym stosuje się zasadę uzależnienia wypłaty odszkodowania od przestrzegania przez ubezpieczającego określonych w umowie ubezpieczenia przepisów, które mają na celu zapobieżenie powstaniu szkód lub zmniejszenie ich rozmiaru. Przepisy ograniczające odpowiedzialność PZU eliminują z ubezpieczenia szkody nie mające charakteru losowego, a jednocześnie pełnią rolę prewencyjną.

Ogólne warunki ubezpieczenia wyłączają odpowiedzialność PZU za szkody powstałe:

- 1) przez wzajemne uszkodzenie wspólnie załadowanego mienia różnorodnego wskutek jego naturalnych właściwości lub wzajemnego na siebie oddziaływania;
- 2) wskutek opakowania niezgodnego z obowiązującymi normami<sup>9</sup> lub zwyczajami;

---

<sup>9</sup> „PN” — polskie normy — ustanowione przez Polski Komitet Normalizacyjny. Obowiązują one dostawcę i odbiorcę na całym obszarze państwa w określonej gałęzi gospodarki narodowej.

„BN” — normy branżowe — obowiązujące przedsiębiorstwa danej branży.

„ZN” — normy zakładowe — obowiązujące w jednym lub kilku zakładach produkcyjnych (dekret z dnia 4.III.1963 r. o normach i o Polskim Komitecie Normalizacyjnym — Dz. U. Nr 15, poz. 61; zmiana: Dz. U. z 1956 r. Nr 54, poz. 244). W braku normy dla niektórych towarów stosuje się normy opakowania i załadowania zawarte w przepisach przewozowych lub zwyczajowe. Projekty norm dotyczące opakowań i transportu są uzgadniane z Ministerstwem Komunikacji, Państwowym Zakładem Ubezpieczeń i Centralnym Ośrodkiem Opakowań, a to zgodnie z zarządzeniem Prezesa Polskiego Komitetu Normalizacyjnego z dnia 12.V.1962 r. (Mon. Pol. Nr 44, poz. 209).

- 3) wskutek naturalnych właściwości mienia, a mianowicie: wewnętrznego zepsucia, samozapalenia, braku miary lub wagi w granicach norm naturalnego ubytku;
- 4) wskutek deszczu, mrozu, upału, śniegu, gradu lub wpływów atmosferycznych wszelkiego rodzaju. We wszystkich jednak wymienionych wyżej sytuacjach PZU odpowiada za szkodę, jeżeli powstała ona wskutek wypadku, jakiemu uległ środek przewozowy, wskutek pożaru lub innego wypadku żywiołowego.

Zakład nie odpowiada także za szkody powstałe:

- 1) wskutek niedopełnienia lub przekroczenia zarządzeń administracyjnych i przepisów przewozowych;
- 2) z winy lub niedbalstwa ubezpieczającego lub ubezpieczonego, wysyiającego albo odbiorcy;
- 3) w mieniu załadowanym w stanie uszkodzonym. Przy stracie całkowitej uszkodzonego mienia Zakład ponosi odpowiedzialność tylko za rzeczywistą wartość mienia według jego stanu w chwili rozpoczęcia podróży, tj. z potrąceniem wartości mienia uszkodzonego już przed rozpoczęciem załadunku.

PZU może odmówić odszkodowania wtedy, gdy:

- 1) waga lub liczba sztuk nie została potwierdzona przez przewoźnika przy załadunku;
- 2) nadawca zrzekł się roszczeń do przewoźnika z tytułu szkód w ubezpieczonym mieniu (przez co pozbawił PZU możliwości dochodzenia od przewoźnika ewentualnych roszczeń regresowych);
- 3) przy załadunku lub wylądunku maszyn i aparatów o wadze przekraczającej 2 500 kg, jeżeli nie zostaną użyte specjalnie nadające się do tego urządzenia pod fachowym kierownictwem.

Odpowiedzialność PZU zaczyna się w chwili rozpoczęcia załadunku mienia w miejscu jego wysyłki i trwa przez wszystkie fazy transportu aż do dostarczenia mienia do magazynu odbiorcy. Postój w czasie transportu, przeladunki i składowanie mienia w magazynie przewoźnika do 8 dni — również objęte są ubezpieczeniem.

Początek i koniec odpowiedzialności PZU można ustalić w polisie ubezpieczeniowej w sposób odmienny, w zależności mianowicie od warunków umowy sprzedaży lub dostawy.

Obowiązki ubezpieczającego w razie powstania szkody. Zgodnie z przepisami k.c. (art. 548 § 1) z chwilą wydania rzeczy sprzedanej ryzyko jej utraty lub uszkodzenia przechodzi na kupującego. Dlatego też w zasadzie mienie w transporcie ubezpiecza odbiorca, chyba że umowa sprzedaży lub dostawy zobowiązała sprzedawcę do ubezpieczenia wysyłanego mienia.<sup>10</sup>

Ubezpieczający powinien:

- 1) zawiadomić PZU o szkodzie najpóźniej w ciągu 24 godzin od powzięcia o niej wiadomości<sup>11</sup>:
  - a) jeżeli szkoda powstała wskutek ognia, innego wypadku żywiołowego lub katastrofy środka przewozu,

<sup>10</sup> For. § 9 ogólnych warunków umów sprzedaży.

<sup>11</sup> Termin ten przyjęto w instrukcji szkodowej PZU.

- b) w razie powstania szkody określonej w porozumieniu między PZU a ubezpieczającym,
  - c) jeżeli ubezpieczający uzna za konieczną obecność przedstawiciela PZU przy ustalaniu przyczyny i rozmiaru szkody;
- 2) we wszystkich, innych wypadkach — niezwłocznym zawiadomieniem o szkodzie jest dostarczenie PZU dokumentacji szkodowej w ciągu 14 dni od jej powstania<sup>12</sup>.

Ponadto ubezpieczający obowiązany jest zbadać przesyłkę w chwili jej odbioru. Ujawnienie i protokolarne ustalenie szkody powinno nastąpić:

- w wypadku szkody jawnej (widocznej) — natychmiast z chwilą jej stwierdzenia podczas odbioru przesyłki od przewoźnika lub podczas rozładunku środka przewozowego (analogicznie — przy przewozie przesyłki własnym środkiem przewozowym),
- w wypadku szkody ukrytej — natychmiast z chwilą jej stwierdzenia w trakcie rozpakowywania przesyłki w magazynie, nie później jednak niż w ciągu siedmiu dni od daty odbioru przesyłki.

Jeżeli odbiorcą jest przedsiębiorstwo handlu detalicznego, a przesyłka była przewożona własnym środkiem transportu, to szkoda ukryta powinna być ujawniona w ciągu 48 godzin od daty odbioru przesyłki.

Protokolarne ustalenie szkody, jej przyczyn i rozmiaru powinno nastąpić przez przewoźnika z udziałem ubezpieczającego, a to zgodnie z obowiązującymi przepisami przewozowymi.

W razie odmowy lub niestawienia się przewoźnika do sporządzenia protokołu szkodowego, protokół taki powinien być sporządzony komisyjnie z udziałem czynnika społecznego, przy czym w protokole należy zaznaczyć, że przewoźnik odmówił wzięcia udziału w czynnościach zmierzających do ustalenia szkody lub nie stawił się w tym celu w uzgodnionym z nim terminie.

Jeżeli przesyłka była przewożona własnym środkiem przewozu, to dla udowodnienia szkody należy (bez względu na jej wysokość) sporządzić komisyjny protokół szkodowy.

**Dokumentacja szkodowa.** W celu ustalenia wysokości szkody i przyczyny jej powstania ubezpieczający jest zobowiązany do dostarczenia PZU w ciągu 14 dni następujących dokumentów:

- 1) protokołu szkodowego, sporządzonego przez przewoźnika z udziałem ubezpieczającego;
- 2) oryginału dokumentu przewozowego;
- 3) oryginału faktury (rachunku) lub innego dokumentu, stwierdzającego wartość przesyłki;
- 4) obliczenia odszkodowania;
- 5) przelewu praw<sup>13</sup>.

Poza tym PZU może także żądać:

- 6) dostarczenia innych dowodów, np. protokołów sporządzonych przez organa MO itp.

---

<sup>12</sup> Termin ten przyjęto w instrukcji szkodowej PZU.

<sup>13</sup> Po wejściu w życie kodeksu cywilnego przesyłanie PZU cesji praw stało się w zasadzie zbędne, ponieważ zgodnie z art. 828 § 1 k.c. roszczenia ubezpieczającego przeciwko osobie trzeciej odpowiedzialnej za szkodę przechodzą z mocy prawa na zakład ubezpieczeń do wysokości zapłaconego przez zakład odszkodowania.

Dostawy z hurtowni do przedsiębiorstw handlu detalicznego. Odbiór przesyłek i tryb postępowania przy likwidacji szkód transportowych w dostawach z hurtowni do przedsiębiorstw handlu detalicznego reguluje zarządzenie nr 106 Ministra Handlu Wewnętrznego z dnia 31.VII.1963 r. w sprawie techniki i organizacji dostaw towarów (Dz. Urz. MHW Nr 31, poz. 83)<sup>14</sup>, które ustala następujące zasady dostaw i odbioru przesyłek:

- 1) dostawa towarów następuje na zlecenie, ryzyko i koszt hurtowni loco sklep<sup>15</sup>;
- 2) Przedsiębiorstwo Transportowe Handlu Wewnętrznego jest obowiązane dotrzymać terminu dostaw i odpowiada za ilość i stan przesyłek przyjętych do przewozu;
- 3) przesyłkę przyjmuje kierownik sklepu i sprawdza ją z fakturą i specyfikacją;
- 4) w razie stwierdzenia, że opakowanie jest naruszone, odbierający przesyłkę sprawdza jej zawartość przy odbiorze;
- 5) w razie stwierdzenia braku towarów (butelki, słoiki) albo naruszenia opakowania, protokół szkodowy sporządza kierownictwo sklepu wraz z konwojentem;
- 6) jeżeli stwierdzono szkodę przy otwieraniu opakowań nie naruszonych, należy przerwać rozpakowywanie i wezwać przedstawiciela PTHW. Sprawdzenie całej przesyłki powinno nastąpić najpóźniej w ciągu 7 dni od daty jej odbioru;
- 7) przedsiębiorstwo handlu detalicznego przesyła dokumentację szkodową do hurtowni, która pokrywa szkodę i zgłasza ją wraz z dokumentacją szkodową do PZU.

Rodzaje polis w ubezpieczeniu mienia w transporcie. Umowy ubezpieczenia mienia w transporcie krajowym są zawierane w formie polis jednostkowych, generalnych, obrotowych oraz tzw. ubezpieczeń scalonych, których istotne cechy przedstawiają się następująco.

1. *Polisa jednostkowa* jest dokumentem wystawionym na określoną w nim podróż lub czas. Ważność polisy kończy się z upływem przewidzianego w niej terminu lub z chwilą zakończenia przewozu. Ubezpieczenie w tej formie zawierają poszczególne przedsiębiorstwa.
2. *Polisa generalna* (tzw. bieżąca) jest umową ramową, przy stosowaniu której obowiązują następujące zasady:
  - a) ubezpieczający jest obowiązany zgłaszać do ubezpieczenia wszelkie określone w polisie generalnej mienie przez niego wysyłane i otrzymywane. Mienie, które nie jest wymienione w polisie generalnej, nie może być zgłoszone do ubezpieczenia bez uprzedniego porozumienia się z PZU,
  - b) ładunki wysyłane i otrzymywane przez ubezpieczającego powinny być zapisywane kolejno, według numeracji bieżącej do tzw. dziennika ubezpieczeń, dostarczonego przez PZU. Wysyłane ładunki powinny być zapisane przed ich wysłaniem, a ładunki otrzymywane — natychmiast po otrzymaniu faktury lub innego pisemnego zawiadomienia o wysłaniu ładunku,

---

<sup>14</sup> Reguluje je także zarządzenie Ministra Handlu Wewnętrznego nr 89 z dnia 31.X.1970 r. w sprawie organizacji i techniki dostaw towarów z państwowych przedsiębiorstw handlu hurtowego do uspołecznionych jednostek handlu detalicznego i przemysłu gastronomicznego (Dz. Urz. MHW Nr 22, poz. 56).

<sup>15</sup> W związku z tym umowę ubezpieczenia towarów w transporcie zawiera na swój koszt dostawca, a nie odbiorca.



- c) zgłoszenie do PZU ubezpieczeniowego mienia następuje przez doręczenie PZU oryginału „wyciągu z dziennika ubezpieczeń”; kopia wyciągu pozostaje w dzienniku ubezpieczeń,
- d) wyciągi z dziennika ubezpieczeń powinny być doręczane PZU w terminach z nim uzgodnionych,
- e) ubezpieczenie w formie polis generalnych zawierają poszczególne przedsiębiorstwa.
- 3. Polisa obrotowa** zobowiązuje ubezpieczającego do zgłaszania właściwej jednostce organizacyjnej PZU (inspektoratowi, oddziałowi powiatowemu lub miejskiemu) ogólnych wartości objętego ubezpieczeniem mienia, transportowanego w poszczególnych okresach roku (przeważnie w okresach kwartalnych), bez podawania jednak trasy, wartości i rodzaju poszczególnych transportów, tj. szczegółów wymaganych przy polisie generalnej. Ubezpieczenie w formie polisy obrotowej zawiera zjednoczenie dla podległych mu przedsiębiorstw na terenie całego kraju.
- 4. Ubezpieczenie scalone** obejmuje ochroną ubezpieczeniową różne obiekty i ryzyka. Ubezpieczenie scalone obejmuje kilka rodzajów ubezpieczeń, np. mienia w transporcie, auto-casco, od ognia i innych zdarzeń losowych itp. Dla tych wszystkich ubezpieczeń objętych polisą jest ustalona wspólna podstawa do obliczania składki oraz jednolita, średnia ważona stopa składki.
- Ubezpieczenie scalone wprowadzono:
- 1) w przedsiębiorstwach resortu przemysłu lekkiego — od 1964 r.,
  - 2) w przedsiębiorstwach resortu handlu wewnętrznego oraz przemysłu spożywczego i skupu — od 1967 r.,
  - 3) w Centrali Rolniczej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” — od 1.VII.1969 r.
- Ubezpieczenia scalone są zawierane na podstawie odpowiednich porozumień między resortami a Centralą PZU.

**Porozumienia.** W celu uniknięcia licznych sporów między przewoźnikami a PZU (z tytułu roszczeń regresowych) oraz ze względu na pracochłonność manipulacji związanych z reklamacjami zostały pozawierane między przewoźnikami a PZU porozumienia w sprawie likwidacji szkód powstałych w przewożonym mieniu ubezpieczonym. Porozumienia te były zawierane z czynnym udziałem przedstawicieli Głównej Komisji Arbitrażowej. Podstawowe zasady omawianych porozumień są następujące:

- 1. Porozumienie z PKP z dnia 4.I.1964 r.** W myśl tego porozumienia roszczenia regresowe PZU z tytułu szkód w mieniu w transporcie PZU rozlicza z PKP po 50% (tj. PKP zwraca PZU 50% wypłaconego odszkodowania), z wyjątkiem szkód:

- a) powstałych z winy PKP, za które PKP pokrywają roszczenia regresowe PZU w 100%,
- b) w przesyłkach towarów szklanych, porcelanowych, fajansowych, kamionkowych, glinianych, naczyń kryształowych i wyrobów żeliwnych, przy których PKP odpowiadają ze szkodę tylko wówczas, gdy przekroczy ona ustalony w porozumieniu dla każdego z powyższych artykułów odpowiedni procent nieuniknionej stłuczki, tj. za nadwyżkę stłuczki (uszkodzenia), jak np.:
 

nieunikniona stłuczka wyniosła 1,5%	przesyłki	
faktyczna	„	„ 4,0% „
		—————
nadwyżka stłuczki wyniosła	2,5%	„

W wypadku takim PZU pokrywa całą szkodę wynikłą z faktycznej stłuczki wynoszącej 4,0% przesyłki, a PKP zwraca wartość nadwyżki, tj. za 2,5% stłuczki w przesyłce,

- c) PZU nie dochodzi od PKP roszczeń regresowych, które nie przekraczają kwoty 300 zł.
2. *Porozumienie ze Zjednoczeniem Państwowej Komunikacji Samochodowej z dnia 31.XII.1959 r.* Porozumienie obejmuje szkody widoczne i ukryte, które są rozliczane między PZU a PKS po 50%. Z porozumienia tego są wyłączone szkody powstałe z winy PKS (np. zawiniona przez PKS katastrofa, niewłaściwy załadunek itp.), szkody polegające na całych brakach poszczególnych sztuk przesyłki stwierdzonych przy odbiorze towaru oraz szkody w przesyłkach alkoholowych (wysokoci korków, ubicie szyjki bez wycieku). PZU nie zgłasza do PKS roszczeń regresowych z tytułu wypłaconych odszkodowań za szkody ukryte, których wartość nie przekracza kwoty 500 zł.
3. *Porozumienia z Przedsiębiorstwami Transportowymi Handlu Wewnętrznego.* Zasadnicze warunki porozumienia są analogiczne jak w porozumieniu z PKS, z tą tylko zmianą, że szkody w transportach przesyłek związanych z koleją a wynikające ze stłuczenia towarów są rozliczane między PZU a PTHW na takich samych zasadach, na jakich rozlicza się te szkody z PKP. Wynika z tego, że PTHW uznaje całkowicie roszczenia regresowe PZU obejmujące nadwyżkę stłuczki ponad stłuczkę nieuniknioną.
- PZU nie zgłasza do PTHW roszczeń regresowych z tytułu wypłaty odszkodowania za szkody ukryte, których wartość nie przekracza kwoty 500 zł.
4. *Porozumienie z Przedsiębiorstwem Spedycji Krajowej z dnia 4.I.1968 r.* Roszczenia regresowe PZU są pokrywane przez PSK do wysokości 50% z następującymi wyjątkami:
- a) PZU nie zgłasza do PSK roszczeń regresowych z tytułu szkód ukrytych do wysokości 100 zł za jedną przesyłkę,
- b) za szkody zawinione przez przewoźnika PSK zwraca PZU 100% wypłaconego odszkodowania.
5. *Porozumienie z Wojewódzkimi Spółdzielniami Transportu Wiejskiego z dnia 14.VII.1965 r.* Roszczenia regresowe PZU z tytułu szkód widocznych i ukrytych są zgłaszane do WSTW do wysokości 30% wypłaconego odszkodowania, a 70% szkody pokrywa PZU i w tym zakresie nie zgłasza do WSTW roszczeń regresowych. Wyjątkiem od tej zasady są regresy PZU z tytułu szkód zawinionych przez przewoźnika, za które WSTW zwraca PZU 100% wypłaconego odszkodowania. PZU nie zgłasza roszczeń regresowych z tytułu szkód ukrytych, w których wysokość wypłaconego odszkodowania nie przekracza kwoty 500 zł.
6. *Porozumienie z Ministerstwem Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 21.IV.1966 r.* Warunki porozumienia są analogiczne jak w porozumieniu z PKS.

Postępowanie konsultacyjne. W celu zmniejszenia liczby sporów arbitrażowych na tle roszczeń regresowych PZU do przewoźnika oraz uproszczenia postępowania, sprawy sporne wynikające z tych roszczeń są rozpatrywane w tzw. „postępowaniu konsultacyjnym” przed skierowaniem tych spraw na drogę postępowania arbitrażowego. W postępowaniu tym sprawy powyższe rozpatruje komisja, w skład której wchodzi przedstawiciele PZU i przewoźnika, a przewodniczącym komisji jest przedstawiciel właściwej okręgowej komisji arbitrażowej.

W postępowaniu konsultacyjnym obowiązuje zasada jednomyslności przy wydaniu decyzji w sprawie rozliczeń między PZU a przewoźnikami z tytułu roszczeń regresowych PZU. Jeżeli strony nie uzgodnią swego stanowiska w tym postępowaniu, PZU przysługuje prawo wystąpienia na drogę postępowania arbitrażowego.

W postępowaniu konsultacyjnym biorą niejednokrotnie udział radcowie prawni stron, a podstawą rozstrzygnięcia sporu są — poza ogólnymi warunkami ubezpieczenia i przepisami przewozowymi — wskazane wyżej porozumienia zawarte między PZU a przewoźnikami. Z tych właśnie względów uznałem za celowe zamieszczenie w niniejszym artykule informacji dotyczących porozumień oraz postępowania konsultacyjnego.

### III

#### (Orzecznictwo Głównej Komisji Arbitrażowej)

1. Jeżeli uszkodzenie towaru nastąpiło w transporcie dokonywanym przez ubezpieczającego własnymi lub najętymi środkami przewozowymi, to Państwowy Zakład Ubezpieczeń obowiązany jest do pokrycia szkody tylko wtedy, gdy ubezpieczający udowodni okoliczności wskazujące na charakter losowy tej szkody. Szkada ma charakter losowy, jeżeli powstała mimo dołożenia przez ubezpieczającego należytej staranności przy wykonywaniu czynności przewozowych własnymi lub najętymi środkami transportu.

GKA 11.XI.1959 r. CB-448/59, OSPiKA 1960, z. 5, poz. 133

2. Jeżeli transport towarów dokonywany był przez ubezpieczającego (dostawcę towaru) własnymi lub najętymi środkami przewozowymi, to Państwowy Zakład Ubezpieczeń obowiązany jest do pokrycia strat z tytułu uszkodzenia towaru stwierdzonego w okresie nie dłuższym niż 7 dni od wydania towaru, gdy ubezpieczający udowodni, że uszkodzenie nastąpiło w okresie objętym ubezpieczeniem, tj. do chwili złożenia towaru w magazynie. Ponadto ubezpieczający powinien udowodnić, że szkoda ma charakter losowy, tj. że powstała ona mimo dołożenia przez ubezpieczającego w czasie transportu należytej staranności.

GKA 30.X.1959 r. RN-39/59, OSPiKA 1960, z. 7—8, poz. 171

3. Dostawca nie jest obowiązany do zadeklarowania wartości przesyłki przy jej nadaniu na pocztę, jeżeli odbiorca tego nie żądał, a przesyłka podlega ubezpieczeniu w transporcie w ramach polisy obrotowej.

GKA 12.VI.1967 r. BO-5563/67, OSPiKA 1968, z. 3, poz. 45

4. Dostawca, który nienależycie załadował towar do wagonu, obowiązany jest pokryć odbiorcy pełną szkodę powstałą na skutek zniszczenia towaru w czasie przewozu, a nie tylko cenę kupna tego towaru.

GKA 11.XII.1967 r. BO-10269/67, OSPiKA 1968, z. 7—8, poz. 140

5. Ubezpieczający, który z tytułu ubezpieczenia mienia w transporcie otrzymał odszkodowanie za zaginioną, a następnie odnalezioną przesyłkę, obowiązany jest zwrócić zakładowi ubezpieczeń jedynie faktycznie odzyskaną wartość przesyłki, a nie całe odszkodowanie.

GKA 20.XII.1967 r. BO-11452/66, OSPiKA 1968, z. 11, poz. 250